



भारत का खजापत्र

The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (ii)
PART II—Section 3—Sub-Section (ii)

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 197]

नई दिल्ली, सोमवार, अप्रैल 9, 1990/चैत्र 19, 1912

No. 197] NEW DELHI, MONDAY, APRIL 9, 1990/CHAITRA 19, 1912

इस भाग में भिन्न पृष्ठ संख्या वी जास्ती है जिससे कि यह भलग लंकसन के रूप में
रखा जा सके

Separate Paging is given to this Part in order that it may be filed as a
separate compilation

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय
(पांच परिवहन खण्ड)
श्रद्धिसूचना

नई दिल्ली, 9 अप्रैल, 1990

का. अ. 313(था)—केन्द्रीय वर्गाग, वागिच्य पांच
परिवहन अधिनियम, 1958 (1958 का 44) की धारा 150
की उपधारा (5) के अनुसरण में भारत मरकार के भूतल परि-
वहन मंत्रालय (पांच परिवहन खण्ड) की श्रद्धिसूचना सं० का.आ.
970(था) तारीख 3-11-1987 के अधीन, जैसा उत्तराधि में दर्शाया
है, गठित अधिकारण के फारवर्ड सीमैन्स यूनियन आफ इंडिया,
कागजतांत्र और इंडियन नेशनल गियर ऑनर्स एमोसिलाशन, मुम्बई
के द्वीन धिवाद में पंचाट को प्रकाशित करनी है।

अनंतवंश

श्री एस. के. गय, पांच सदस्यीय न्यायाधिकारण के समन्वय
प्रस्तुत

फारवर्ड सीमैन्स यूनियन आफ इंडिया, कलकत्ता तथा इंडियन
नेशनल गियर ऑनर्स एसोसिएशन मुम्बई के मध्य हुए ज्ञाहे (वाद-
विवाद) के मामले में।

दिया गया निर्णय

नविन संव जिसे फारवर्ड सीमैन्स यूनियन आफ इंडिया
संघेप में एक एम यू आई के नाम से जाना जाता है, और यूनियन
आफ ऑनर्स आफ गियप (जहाजों के कारण जिसमें इस प्रकार
के नाविक नियुक्त किए जाते हैं) जिसे भारतीय राष्ट्रीय जहाज
मालिक संव संघेप में श्राई एम ए के नाम से जाना जाता है
के मध्य हुए कुछ वाद-विवादों पर निर्णय देने के लिए इस
न्यायाधिकारण की स्वामिता केवल सरकार द्वारा श्राई
श्रद्धिसूचना सं. एस. आ. 970(ई) दिनांक 3-11-87 के तहत
वाणिज्यिक नौवहन अधिनियम (1958 का 44) की धारा
(150) उपधारा (1) के अधीन की गई थी।

1986-88 के लिए वेतन समझौते के संबंध में राष्ट्रीय
मैरी टाइम बोर्ड (भारत) संघेप में एन एम बी के समस्त विपरीत

बातचीत में मह्योग प्राप्त न होने पर कलकत्ता के ना निकों की बहुमत प्राप्त यनियन कलकत्ता उच्च न्यायालय नवी गई और 1987 के केम स 226 के मामले में 30 मार्च, 1987 को एक आदेश प्राप्त कर दिया और बाद में 1987 के केम स 2763 के मामले में 2 जून, 1987 को एक आदेश प्राप्त किया जिसके अनुसरण में यह न्यायाधिकरण नियुक्त किया गया था।

एक एस यू आई ने 13-6-87 को आना मांग पत्र तैयार किया और केन्द्र सरकार को प्रस्तुत कर दिया जिस केन्द्र सरकार ने एक औद्योगिक वाद-विवाद मान कर, 19 जनवरी, 1988 को का.आ. 116(ई) के माध्यम से निर्णय के लिए प्रेरित कर दिया। उक्त वाद-विवाद के जैसा कि शिड्गुल ०५ दमके परिणित में दराया गया है, 39 शीर्षक है। इसका सदर्भ इस प्रकार है—

“वर्तमान वेतन ढाँचे, मेवा शर्तों एवं नाविकों को देय नाभों के कुल पैकेज, नीवहन दद्यांग की भूमतःन की क्षमता तथा राष्ट्रीय मेरीटाइम बोर्ड के तत्वावधान में भारतीय राष्ट्रीय जहाज-मालिक संघ और भारतीय राष्ट्रीय नाविक संघ के मध्य हुए समझौते को ध्यान में रखने हुए दिनांक 13-6-87 के मांग पत्र में दी गई फारवर्ड सीमेन्स यनियन आफ इंडिया, कलकत्ता की मांगें क्षमा औचित्यपूर्ण हैं, यदि ऐसा है, तो नाविक किस प्रकार की राहत के हकदार हैं।”

चंकि पूर्व समझौते की अवधि 31-3-89 को समाप्त हो गई है, इसलिए पैरा 39 में अनुरोध किया गया है कि इस समझौते को 1-4-86 में प्रभावी होना चाहिए।

आई एन एस ए द्वारा कलकत्ता उच्च न्यायालय में 30-9-88 को रोक आदेश प्राप्त करने, जिसे बाद में 17 मार्च, 1989 को 1989 का अपील सं. 90 द्वारा निरस्त कर दिया गया, के कारण न्यायाधिकरण एक बार की प्रारम्भिक अवधि में निर्णय का अनिम रूप न दे सका। उक्त आदेश के अनुसरण में केन्द्र सरकार ने दिनांक 16-8-89 को नई अधिसूचना सं. एस. आ. 645 जारी की जिसमें इस न्यायाधिकरण से दिनांक 3-11-89 की अधिसूचना के तहत प्रेरित वाद-विवाद पर इस अधिसूचना के जारी की तिथि में तीन महीनों की अवधि के अन्दर निर्णय देने को कहा गया।

आई एन एस ए ने प्रारम्भिक आपत्ति उठाई कि संदर्भ अवधि या जिसे इस न्यायाधिकरण ने अपने 6-10-88 के अदिश के तहत अस्वीकार कर दिया। गुणों के आधार पर आई एन एस ए की आपत्तियां संक्षेप में इस प्रकार हैं—

(क) एन एस बी के 31-3-88 तक के वैध समझौते के विपरीत सदर्भ भागों के परीक्षण तथा मूल्यांकन के औचित्य को अवश्यक स्पष्ट में शामिल करना है और जिसके समाप्त हो जाने के कारण इस न्यायाधिकरण द्वारा एक एस यू आई की मांगों के एक अन्यान समझौते के संबंध में परीक्षण नहीं किया जा सकता।

(ख) एक एस यू आई के 1-4-88 में दी वर्ती के लिए प्रभावी पूर्व समझौते में भाग लिए जाने के कारण समाप्त हुए समझौते में एक एस यू आई की मांगों के औचित्य पर विचार नहीं किया जा सकता और इसलिए यह प्रसंग अवैध है।

(ग) एक एस यू आई को एन एस यू आई से संबंध स्थापित करने के लिए कहा गया था जो अन्होंने नहीं किया, क्योंकि वाद-विवाद जहाजों के स्वामियों के माय नदी ब्रिटिश दोस्तों माओंजों के बीच है।

(घ) एन एस बी का समझौता विपक्षीय समझौता है जो पूर्व भारत में लागू होता है और इसमें वेतन ढाँचे, उद्योग को भगतान की भूमत सहित सभी तथ्यों को ध्यान में रखा गया है। परिणामस्थल एक एस यू आई की आना येता गती की मांग औचित्यपूर्ण नहीं है। इसमें नीवहन उद्योग में मांगों की बाड़ के दरवाजे खोलने के अनियन्त्रित औद्योगिक असमंजस तथा भेदभाव उत्पन्न होगा।

(इ) भारत में वेतन ढाँचे को नियित करने के लिए दूसरे देशों की वेतन शर्तों को ध्यान में नहीं रखा जा सकता जबकि एक एस यू आई ने अपनी मांगों के भर्तव्य में कोई औचित्य नहीं बताया है।

एक एस यू आई ने एक प्रत्यक्षर दायर किया है जो गंभीर में इस प्रकार है—

(क) एक एस यू आई, एन एस बी के 1986 के समझौते को मानने के लिए बाध्य नहीं है क्योंकि न तो उन्हें बात-चीत में शामिल होने का अवसर दिया गया और न ही उन्होंने उनकी असमंजसी को नोट करने की अनुमति दी।

(ख) इसमें कोई सदैह नहीं कि नेशनल मेरीटाइम बोर्ड (ईंडिया) एक डिप्लोमीय मीडियो है जिसमें नाविक और जहाज मालिक दोनों पक्ष वेतन ढाँचे तथा अन्य नाभों के संबंध में एक स्पष्टता बनाए रखने के लिए बातचीत करने हैं। परन्तु वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम की धारा 101 के अनुसार सार्विधिक प्रावधानों में एक में अधिक समझौतों की भवानी नहीं है। डमके अंतरिक्ष नेशनल यनियन आफ सी फेयरम आफ ईंडिया ब्रम्बई तथा फारवर्ड सीमेन्स यूनियन आफ ईंडिया, कलकत्ता नामक दो मोन्यनाप्राप्त संघ तथा ब्रम्बई और कलकत्ता में दो अलग नाविक नियोजन बोर्ड (विदेशगामी) तथा नाविक नियोजन कार्यालय हैं, अन: ब्रम्बई आधारित हथा कलकत्ता आधारित नाविकों के लिए अलग अलग समझौते करने पर कोई रोक (मनाही) नहीं है। अन: ईंडियन नेशनल शिपआनर्स एसोसिएशन का दावा नेशनल मेरीटाइम बोर्ड के भठन के विपरीत है। कलकत्ता के पंजीकृत नाविकों के प्रतिनिधियों वी अनुपस्थिति में राष्ट्रीय मेरीटाइम बोर्ड का समझौता कलकत्ता नाविकों पर वाध्यकारी नहीं है।

(ग) फारवर्ड सीमेन्स यनियन आफ ईंडिया के नाविक नेशनल मेरीटाइम बोर्ड के 1988 के गम्भीरों के अनुसार वेतन, 1986-88 के वेतन के संबंध में न्यायाधिकरण के समक्ष लम्बित मामले के प्रति पूर्वाश्रय के बिना ही स्वोकार कर रहे हैं। परिणाम स्वरूप यह प्रसंग अवकल नहीं है।

(४) यह कि मंदी तथा विनोय संकटों के बाबजूद, विदेशी नौवहन कम्पनियां अपने नारिकों को उनके बैध आर्थिकारों ने बच्चित नहां रख रही हैं। इसी ओर जब भारत में सरकार नौवहन उद्योग के विकास के लिए इन्हीं अधिक विनीय महायता देती है और मौजूदा कठीं वी निलम्बन अवधि को बढ़ाती है तो भारतीय नौवहन उद्योग नारिकों के प्रति बैध देशताओं में इन्कार नहीं कर सकता।

(५) यह कि नौवहन उद्योग एक अन्तर्राष्ट्रीय उद्योग है। अतः इसके बेतन भी अन्तर्राष्ट्रीय दरों के अनुरूप ही होने चाहिए क्योंकि जहाज समार के मध्ये पत्तनों को छुते हैं। इस प्रकार विभिन्न देशों में बेतन-दात्रे को दर्शनि बाले कागजात काफी प्रामाणिक हैं।

फारवर्ड सीमेन्स यूनियन आफ इंडिया ने 46 कागजात तथा इंडियन नेशनल शिपआनर प्रोमोशनल ने 18 कागजात फाईल किए जिनमें फारवर्ड सीमेन्स यूनियन आफ इंडिया की मांगों के घोषणापत्र को बर्णनि बाला बह चार्ट भी शामिल है जिम पर 1986 और 1988 में किए गये समझौते के सन्दर्भ में विचार किया जा रहा है। ऐसा ही एक चार्ट फारवर्ड सीमेन्स यूनियन आफ इंडिया ने, टिप्पणी के कालम में अपनी टिक्की सहित, फाईल किया है। कर्मी पक्ष इस बात पर सहमत हो गए कि एक दूसरे के कागजात, औपचारिक प्रभाग के बिना, उनके नकीं तथा दावों के अध्यधीन साक्ष्य स्वरूप पढ़े जाएँ।

निम्नलिखित मुद्रे उत्पन्न होते हैं:—

- (१) लंबित संदर्भ के संबंध में एन.एम.बी के तत्वावधान में हुए 1986 और 1988 के समझौतों का क्या प्रभाव है?
- (२) क्या केन्द्रीय सरकार द्वारा यथा संदर्भित एक. एस. यू. आर्ड. का दिनांक 13 जून, 1987 का मांग पत्र न्यायांचित है?
- (३) एफ.एम.यू.आर्ड. के साथ रजिस्टर्ड कलकत्ता स्थित नारिकों के लिये बहुसंख्यक यूनियन घोषित किया गया। इसके परिणामस्वरूप भजदूर संघ अधिनियम के अधीन वे एन.एम.बी के हिन्दूपक्षीय तत्र के भाग अपने नारिकों का प्रतिनिधित्व करने के हकदार थे। तदनसार एफ.एस.यू.आर्ड. ने 1-१-८६ में ३१-३-८८ तक की अवधि के लिये आर्ड. एन.एस.ए.ग. की प्रतिलिपि के साथ अपना दिनांक ६-२-८६ का मांग पत्र एन.एम.बी. के अध्यक्ष (अर्जुग गार्डिक पक्ष) और अन्य संविधित पाठियों जैसे ग्राहक/एजेंट अभिनि

मुद्रा सं. 1

31 मार्च, 1986 को 1984 का समझौता समाप्त हो गया और इसी बीच एफ.एम.यू.आर्ड. का यथोन्नत जाच के बाद, भारत सरकार द्वारा 1985 में कलकत्ता स्थित नारिकों के लिये बहुसंख्यक यूनियन घोषित किया गया। इसके परिणामस्वरूप भजदूर संघ अधिनियम के अधीन वे एन.एम.बी के हिन्दूपक्षीय तत्र के भाग अपने नारिकों का प्रतिनिधित्व करने के हकदार थे। तदनसार एफ.एस.यू.आर्ड. ने 1-१-८६ में ३१-३-८८ तक की अवधि के लिये आर्ड. एन.एस.ए.ग. की प्रतिलिपि के साथ अपना दिनांक ६-२-८६ का मांग पत्र एन.एम.बी. के अध्यक्ष (अर्जुग गार्डिक पक्ष) और अन्य संविधित पाठियों जैसे ग्राहक/एजेंट अभिनि

(कू) बम्बई और ग्राहक कलकत्ता लाइनर्स कॉफेस (कूज) कलकत्ता, दा टू शिपआनर्स कॉस्टाइट्यन्ट मैम्बर्स को उस समय लागू (ई. एक्स. प.-६) एन.एम.बी. के संविधान के भाग VII के पैरा 2 के अधीन प्रस्तुत किया है एन.यू.एस.आर्ड बम्बई ने भी २-१-८६ को अपना मार्ग पत्र प्रस्तुत किया जैसा कि एक्स. प.-३०, एन.एम.बी. की ३१-१०-८६ कोई बैठक के कार्यवृत्त में मालूम होगा। एफ.एस.यू.आर्ड. को बातचीत से अलग रखा गया और इसी बीच एन.एम.बी. के संविधान को संशोधित करते का प्रयास किया गया। एन.एम.बी. का संविधान सर्वसम्मति से संशोधित किया जाना अपेक्षित था। और यह कलकत्ता में नीन जहाज मालिकों के पत्र ई.एक्स.ए. ११(१) से स्पष्ट है कि वे संशोधन में अलग हैं और चेतावनी दी कि वहि कलकत्ता की बहुसंख्यक यूनियन इसको नजर अन्दराज करती तो इसमें औद्योगिक असांति उत्पन्न हो जाएगी। यह चेतावनी १९-३-८६ को दी गई और कलकत्ता के सबसे बड़े नियोक्ता एफ.एस.यू.आर्ड को एन.एम.बी (ई.एक्स.प.-१३) में शामिल करने के लिए आर्ड एन.एस.ए. के साथ मामले सख्ती से उठाया है। उच्च न्यायालय ने भी अपने दिनांक २६-१०-८६ के आदेश (ई.एक्स.प.-२९ का पेपर सं. १) के तहत निर्देश दिया था कि एन.एम.बी के बत्तमान संविधान के बनावटी संशोधन और आर्ड एन.एस.ए. और एन.यू.एस.आर्ड के बीच बनावटी समझौते से एफ.एस.यू.आर्ड अथवा उनके मांग पत्र पर बातचीत करने के उनके अधिकार पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा। पुराने संविधान के अन्तर्गत बम्बई सीकेर्यर्स की ओर से ६ प्रतिनिधि एन.यू.एम.आर्ड बम्बई द्वारा और नेशनल यूनियन आफ सीमेन आफ इंडिया, कलकत्ता द्वारा ६ प्रतिशत प्रतिनिधि नामांकित किये जाने थे जो कि नेशनल यूनियन आफ सीकेर्यर्स आफ बम्बई से अलग निकाय था। इस पर एन.यू.एस.आर्ड के दिनांक २-१-८६ के मांगपत्र पर विचार करने के लिए हुई बैठकों में विचार नहीं किया गया बल्कि यह मालूम होता है कि ३१ अक्टूबर, ८६ को हुई ३१ बी बैठक में मांगपत्रों पर विचार किया गया और इनको स्वीकार कर लिया गया। (देखिए ई.एक्स.प.-३० के पृष्ठ ३ पर मद ३, उक्त बैठक का कार्यवृत्त) एफ.एम.यू.आर्ड का एक दावा कि कार्यवाहियां चोरी छिपे ढंग से की गई, को इस बात से कुछ समर्थन मिलता है कि जब ३१ अक्टूबर, ८६ के उक्त दस्तावेज में दिनांक १९ नवम्बर, ८६ के समझौता ज्ञापन का उल्लेख आता है क्योंकि यह आगामी तारीख थी। इस तथ्य की दृष्टि से कि एन.एम.बी का संविधान सर्वसम्मति में संशोधित नहीं किया गया था, १९८६ और १९८८ में हुई बानवीत में लंबित संदर्भ पर कोई प्रभाव नहीं पड़ता। इसके अलावा एफ.एम.यू.आर्ड ने, १९८६ के समझौते, जिसका विरोध किया जा रहा था, के अनुसार बेतन स्वीकार किये हैं और १९८८ के समझौते के अनुसार एफ.एस.यू.आर्ड ने इस न्यायाधिकरण के संदर्भाधीन अपने मांगपत्र के मंवंध में आगह न करके शर्तों को स्वीकार कर लिया। (देखिए आर्ड एन.एस.ए. द्वारा दावर किया गया

डी-15) इस तरह वर्तमान संदर्भ एनएमबी के तत्वावधान में हुए किसी समझौते से प्रभावित नहीं होता है।

मेरे लिये यह सुझाव देने का विषय नहीं है कि भारत सरकार बारा मान्यता प्राप्त एक यूनियन के साथ रजिस्टर्ड कलकत्ता स्थित नाविकों के लिये एन एम बी का संविधान अभी तक क्या होना चाहिए लेकिन यह अजीब मालूम होता है कि बम्बई से कायं कर रही एक प्रतिस्पर्धी यूनियन को कलकत्ता से प्रतिनिधि नामांकित करने का अधिकार दिया जाना चाहिए। और एन एम बी के संविधान का तब क्या होगा यदि बाब में एन यू एस आई को बहुसंख्यक यूनियन के रूप में ग्रामान्य घोषित कर दिया जाए अथवा किन्हीं कारणों की वजह से यह समाप्त हो जाए।

मुद्दा सं. 2

निश्चय करने का प्रश्न यह है कि क्या एफ एस यू आई ने विभिन्न मांगों को न्यायोचित ठहराया है। वेतन ढाँचा और सेवा शर्तें निर्धारित करने में न्यायाधिकरण को निम्नसिद्धि परस्पर विरोधी हितों का समन्वय करना है, अर्थात्

- (क) उचित तथा अधिक वेतन तथा सेवाशर्तों के लिये कर्मचारियों का न्याय संगत दाया,
- (ख) नियोक्ता की वित्तीय क्षमता,
- (ग) उचित लाभ अर्जित करने के लिए कर्मचारियों की यथार्थ इच्छा, और
- (घ) मूल्य ढाँचे में बढ़ोतारी जो वेतन निर्धारण के परिणाम स्वरूप हो सकती है और उपभोक्ता पर अतिरिक्त भार का श्रीकृत्य।

उक्त सिद्धांत कुछ हद तक संदर्भ में स्वनिर्भित हैं। मैं पहले प्रणन पर अन्त में विचार करूँगा। मुद्दे (ख) और (ग) पर विचार करते हुए मुझे मालूम होता है कि यह विवादास्पद नहीं है कि इस संदर्भ में उल्लिखित अवधि के दौरान नौवहन उद्योग मंडी का सामना कर रहा था। एफ एस यू आई की यह दलील कि सरकार ने वित्तीय सहायता दी थी और स्थगन भी किया था, से कोई सहायता नहीं मिलती बल्कि यह दूसरे तरीके को भी असफल करती है। बढ़े हुए वेतन लाभ से प्राप्त होना है न कि भारतीय और विदेशी संस्थानों अथवा बैंकों के ऋणों या अपने ऋणों की अदायगी के लिये सरकारी सहायता या वित्तीय व्यवस्था से अन्यथा जहाजों की बिक्री हो जाएगी और नाविकों की आय का साधन समाप्त हो जाएगा।

एफ एस यू आई ने भिन्न-भिन्न देशों के वेतन ढाँचे को विज्ञाने के लिए कई दस्तावेज पेश किये हैं। इससे हमारा वेतन ढाँचा शासित नहीं होता और उस स्थिति में जबकि दूसरे देश भी परस्पर भिन्न हैं तब किसका अनुग्रहण किया जाए और यथो।

स्वीकार्य स्थिति यह है कि संबंधित अवधि के दौरान भारत सरकार को ऋणों, स्थगन आविष्कार के माध्यम से नौवहन उद्योग की रक्षा करनी पड़ी क्योंकि मंडी इस

आधार को समाप्त कर देती है कि नौवहन कंपनियों के पास अधिक वेतन देने के लिए अच्छी वित्तीय क्षमता थी।

सरकारी ऋणों तथा भुगतान एवं झुण स्थगन कम्पनियों की रक्षा करने के लिए किया जाता है तथा इससे बेकारी से बचा जा सकता है और इसका प्रयोग तिक्तित रूप से अधिक मजदूरी देने के लिए नहीं किया जा सकता। इन परिस्थितियों में, (पर्याप्त न्यूनतम नाभांश अर्जित करने के लिए फारवर्ड सीमेन्स यूनियन आफ इंडिया की संबंधित अवधि में सी ओ डी समझौते के अनुसार अतिरिक्त मजदूरी देने की वित्तीय क्षमता नहीं थी।

मद (घ) जवादा महत्वपूर्ण नहीं है क्योंकि भाड़ा दरों से आय तथा उपभोक्ता पर इनका प्रभाव अन्तर्राष्ट्रीय घटकों पर निर्भर करता है न कि मजदूरी में बढ़ाद्वा या कमी पर। यदि इसकी भूमिका अधिक महत्वपूर्ण नहीं होगी।

मेरे सम्मुख भूल भुदे का निर्णय करने को मद (क) महत्वपूर्ण है। आई एन एस ए तथा एफ एस यू आई दोनों ने ही (अम्ला: डी-18 गोर ए-48 पर अंकित) तुलनात्मक चार्ट फाइल किए हैं। ये लगभग एक से हैं और विभिन्न शीर्षों के अधीन एफ एस यू आई की मांगों की प्रतिशत ग्रामिय शीर्षों के अधीन एफ एस यू आई की मांगों की सीधा, नेशनल मेरी टाइम बोर्ड के तत्वावधान के अधीन एन यू एस यू आई द्वारा शामिल किए गए वर्ष 1986 अथवा 1988 में स्वीकृत अथवा अस्वीकृत समझौते वर्णता है।

एफ एस यू आई ने अपनी मांगों के प्रत्येक शीर्ष को न्याय-संगत प्रमाणित करने के लिए कोई संकेत नहीं दिया है। वास्तव में, 1986-88 की अवधि की अधिकांश मांगे उन मांगों से अधिक थीं जो एफ एस यू आई द्वारा 1988-90 की अवधि के लिए स्वीकृत की गई जबकि इस अवधि में कीमतें 1986 की कीमतों से अधिक भानी गई हैं। यह बात एफ एस यू आई की मांगों में अंची वृद्धि के लिए दावे को स्वयं ही समाप्त कर देती है। पुनः जब एफ एस यू आई के महा सचिव श्री वैनर्जी ने यह स्वीकार कर लिया कि बम्बई की कीमतें, कलकत्ता की कीमतों से थोड़ी अंची है तो उन्होंने एफ एस यू आई के अंची कीमतों के मामतों को समाप्त कर दिया। तथापि एफ एस यू आई के दावों के ममत्वन में उन्होंने कहा कि बम्बई में नाविकों के रोजगार की अवधि और अवृत्ति अधिक है अतः औसत आय को बराबर करने के लिए कलकत्ता के नाविकों को अधिक वेतन मिलना चाहिए। अधिक देने के लिए इसे एक आधार नहीं मान सकते क्योंकि पत्तनों पर अधिक जलाजों का बलाना, पत्तन सुविधाओं पत्तनों की सुरक्षा, कागों की मात्रा, बर्थिंग स्थान पर समुद्र की गहराई, लदान तथा अवतारण सुविधाओं, डॉक अभियों इत्यादि की कुण्डला जैसे बाहरी घटकों पर निर्भर करती है। तथापि यदि पंजीकृत अभियों/नाविक अधिक होंगे तो कम जहाज बुलाए जाने पर कम औसत आय होगी। अतः एफ एस यू आई द्वारा गठा निर्मित एफ एस यू आई द्वारा प्रेरित तर्कों और आधारों पर न्यायसंगत नहीं कही जा सकती।

उनें बेतन देना जो कि भिन्न-भिन्न देशों में भिन्न-भिन्न है,
भारत में बेतन निर्धारण हेतु मार्गदर्शक नहीं हो सकता।

सी ओ डी के अधीन एक एस यू आई की मांगों को न्याय-
संगत कर सकने के प्रभाव में, अगला प्रश्न यह उठता है कि
विचाराधीन अवधि के दौरान एक एस यू आई नाविकों का
बेतन क्या होना चाहिए हमारे समझ आई एन एस ए तथा
एन एस यू आई के बीच हुआ वार्तालाप समझौता है जो
आई एन एस ए पर अनिवार्य रूप से लागू होता है यदोंकि
यह समझौता मेरीटाइम बोर्ड के तत्वाधान में किया गया था
जो कि एक ज्वाइंट कम्पलेटेटिव मणिनगी है। यही समझौता
नाविकों द्वारा विरोधपत के अधीन स्वीकार कर लिया गया
है ताकि वे अधिक ऊंचे बेतन के लिए अपने दावों का पूर्वा-
नुमान न करें। विरोध पत के अंश की न्याय संगत होने पर
केवल उसमें निर्धारित बेतन बगे तथा सेवा-शर्तों के अनुसार
ही भुगतान किया जाना उचित होगा।

मद सं. 3 :

मद सं. 2 के अधीन की गई ऊंच द्वारा यह निर्धारित
किया जाएगा कि एक एस यू आई नाविकों को कितनी राहत
अधिकृत होनी सिवाएँ इस प्रश्न के कि राहत किस तारीख
से प्रभावी होनी चाहिए। आई एन एस आई को यह आपत्ति
है कि यदि पंचाट 1-4-86 से लागू किया जाना है तो वावों
को बाल के लिए मार्ग खुल जाएगा और औद्योगिक हलचल
पैदा हो जाएगी। मैं इसमें महमत नहीं हूँ। नाविकों की बड़ी
संख्या जो आई एन एस ए के अनुसार लगभग 80 प्रतिशत है,
एन यू एस आई के अधीन है, ने विना विरोध पत के ही
हस्ताक्षर किए और वे निर्भारित की जा चुकी वेयताओं को
पुनः यूँ नहीं करेंगे।

मुख्यमंत्री कोट्ट ने माना कि न्यायाधिकरण पूर्व प्रभावी
पंचाट को जारी कर सकता है। एन यू एस आई तथा आई
एन एस ए के बीच 1986 का समझौता भी एक महीने से
पूर्व प्रभावी है और एक दूसरे समझौते पर जिस पर एक
निम्न अधिकारी ने 17-11-88 को हस्ताक्षर किए थे, 1-1-88
(ए-47) से प्रभावी हो गया है एक एस यू आई के मामले में,
सबसे पूर्व मार्गे 6-2-86 को अर्थात् 1984 के समझौते के
समाप्त के पूर्व जो कि 31-3-86 तक लागू था, एन एस ए के
के संमुख प्रस्तुत की गई थी। यदि एन एस ए समझौते में देंगे
एक एस यू आई को आरोप्य न किए जा सकने वाले किन्तु
कारणों में हुई तो आई एन एस ए तथा एन यू एस आई के बीच
हुए एन एस ए के 1986 के समझौते में 1-10-86 से जारी
होने की तारीख है जिसमें उन मदों के संबंध में जो 1-4-86
से स्वीकार्य तथा गारंटी एक एस यू आई की मांगों को स्वीकृति
देनी चाहिए थी। वे मदों जो छूट गई हैं जिन्हें अनुर्मति
प्राप्त नहीं हुई अथवा जिन पर विचार नहीं किया गया, मांग
की मदों पर उनके एक एस यू आई के दावों की विभिन्न भा-
ही भाव्य होगा।

पंचाट

आणिज्य नावहन अधिनियम, 1958 की धारा 150(1)
के अधीन सरकार द्वारा इस न्यायाधिकरण को उल्लिखित
एक एस यू आई का मांगपत्र उस सीमा तक स्वीकृत हो गया है जहाँ
तक एस यू आई के अधीन वी (इंडिया) के तत्वाधान के अधीन आई
एन एस ए और एन यू एस आई के मध्य निर्धारित समझौते
में कहा गया था सिवाएँ इसके कि मद संख्या 1, 2, 4 और
29 के लागू होने की तारीख 1-10-86 की बजाए 1-4-86
होगी। वावों और सेवाओं की बाकी सब शर्तें ठीक वैसे ही
होगी जैसे कि उस समझौते में ()
पर स्वीकृत या अस्वीकृत की गई हों और समझौते की अवधि
24 महीने पढ़ी जाएगी। इस संदर्भ का उत्तर तदनुमार दे
दिया गया है।

ह/-

एक सवस्यीय न्यायाधिकरण

(फाइल सं. सी-18018/3/89-एसटी)

एस.एन. कक्कड़, संयुक्त सचिव

MINISTRY OF SURFACE TRANSPORT (Shipping Wing)

New Delhi, the 9th April 1990.

NOTIFICATION

S.O. 313(E).—In pursuance of sub-section (5) of
section 150 of the Merchant Shipping Act, 1958 (44
of 1958), the Central Government hereby publishes
the Award of the Tribunal, constituted under the
notification of the Government of India in the Ministry
of Surface Transport (Shipping Wing), No. S.O.
970(E) dated 3-11-1987 as shown in the Annexure,
in the dispute between the Forward Seamen's Union
of India, Calcutta and the Indian National Ship-
owners Association, Bombay.

ANNEXURE

Before One Man Tribunal

Present Shri S. K. Rai

In the matter of disputes between

Forward Seamen's Union of India, Calcutta

AND

Indian National Shipowners' Association,
Bombay

Adjudicated Award

The Central Government constituted this Tribunal
U/sec 150 sub-section (1) Merchant Shipping Act
(Act 44 of 1958) vide notification S.O. 970(E)
dated 3-11-87 to adjudicate upon certain disputes
between the Union of Seamen known as Forward
Seamen's Union of India, Calcutta, for short FSUI
and the Union of owners of Ships (being ships in
which such seamen are employed) known as Indian
National Shipowners' Association, for short INSA.

On failure to get participation in the bi-partite negotiations before National Maritime Board (India), for short NMB in respect of wage agreement for 1986-88, the majority recognised Union for Calcutta based Seamen, moved the High Court at Calcutta and obtained an order dated 30th March, 1987 in suit no 226 of 1987 and later an order dated June 2, 1987 in matter No. 2763 of 1987 in compliance of which this Tribunal was appointed.

FSUI formulated its Charter of Demands dated 13-6-87 and submitted to the Central Govt., which on Central Government finding that an industrial dispute exists, referred to this Tribunal for adjudication vide S.O. 116(E) dated 19th January 1988, the said disputes as detailed in the schedule and its annexure, containing 39 heads. The reference reads :—

“Whether the demands of the Forward Seamen's Union of India, Calcutta, contained in their Charter of Demands dated 13-6-87 are justified, having regard to the present wage structure, conditions of service and total package of benefits admissible to the seamen, capacity of the shipping industry to pay and the agreement already entered into by the Indian National Shipowners' Association and the National Union of Seafarers of India under the aegis of the National Maritime Board ? If so, to what relief the seamen are entitled to.”

In para 39 it is prayed that the effect of the agreement should be from 1-4-86 since the earlier agreement completed the tenure on 31-3-89.

The Tribunal could not finalise the adjudication within the original tenure of one year due to a restraint order obtained by INSA from the Calcutta High Court on 30-9-88 which was later on set aside in appeal No. 90 of 1989 vide order dated March 17, '89. In pursuance of the said order the Central Govt. issued a fresh notification No. S.O. 645 dated 16-8-89 asking this Tribunal to adjudicate the disputes referred to it vide notification dated 3-11-89 within a period of three months from the date of issue of notification.

INSA raised preliminary objection that the reference was invalid which was over-ruled by this Tribunal vide its order dated 6-10-88. INSA's objections on merits, in substance are :—

- (a) that the reference necessarily includes examination and assessment of the justification of the demands as against NMB's agreement valid upto 31-3-88 and which having expired, this Tribunal cannot examine demands of FSUI in respect of a non-existent agreement;
- (b) that FSUI having participated in the subsequent agreement effective for two years from 1-4-88, the expired agreement cannot be taken into consideration to justify the demands of FSUI and as such the reference is invalid.
- (c) FSUI was asked to coordinate with NUSI which they did not do and as such there is

a dispute between two unions and not with owners of ships.

- (d) that NMB's agreement is a bi-partite agreement which is applicable on all India basis and it has taken all factors into account including wage structure and capacity of the industry to pay. Consequently FSUI is not justified in asking separate conditions of service, which may lead to industrial unrest in the shipping industry and discrimination besides opening flood gate of demands.
- (e) that wage conditions in other countries cannot be looked into to determine wage structure in India while FSUI has not given justification to support their demands.

FSUI filed a rejoinder, which in substance state :—

- (a) that FSUI is not bound by NMB's agreement of 1986 since they were not given an opportunity to participate in the negotiation nor were allowed to record their note of dissent.
- (b) that no doubt NMB is a bi-partite machinery in which both seafarers and shipowners side negotiate together for maintaining uniformity in respect of wage-structure and other benefits but statutory provisions do not prevent more than one agreement as per sec 101 MS Act. Moreover there are two recognised Unions viz NUSI, Bombay and FSUI, Calcutta and two separate Seamen's Employment Boards (Foreign Going) and Seamen's Employment Offices at Bombay and Calcutta and hence there is no bar to make separate agreements for Bombay based and Calcutta based seamen. Therefore contention of INSA is contradictory to NMB's constitution. In the absence of representatives of registered seamen of Calcutta NMB's agreement is not to be binding on Calcutta seamen.
- (c) FSUJ seamen are accepting wages as per NMB's 1988 agreement without prejudice to the matter pending before the Tribunal in respect of 1986-88 wages. Consequently the reference has not become infructuous.
- (d) that despite depression and financial crisis, the foreign shipping companies are not depriving their seamen from their legitimate rights. On the otherhand when in India the Govt. gives huge financial aid for development of shipping industry and extension of moratorium on existing debt the Indian shipping industry cannot deny the legitimate dues to seamen.
- (e) that the shipping industry is international in nature and hence wages should be on international considerations when ship touches world ports. Thus documents showing wage structure in different countries are quite relevant.

FSUI filed 46 documents and INSA filed 18 documents including a chart showing charter of demands of FSUI under examination vis-a-vis the negotiated settlement in 1986 and 1988. FSUI has filed a similar chart with their comments in the remarks column. Parties agreed that each other's documents be read in evidence without formal proof subject to their pleas and contentions.

The following issues arise out of pleas and contentions of two sides for adjudication :—

- (1) What is the effect of agreement of 1986 and 1988 entered under the aegis of NMB on the pending reference ?
- (2) Whether the charter of Demands of FSUI dated 13th June, 1987 as referred by the Central Govt. are justified ?
- (3) To what relief and from which date, if any, are the Calcutta based Seamen registered with FSUI entitled ?

Issue No. 1.

The agreement of 1984 expired on 31st March '86 and meantime FSUI, after due verification, was declared to be the majority union by the Govt. of India in 1985, (page 24 of EX A-29 telex of DGOS dated 1-3-85) for Calcutta based seamen. Consequently under the Trade Union Act they were entitled to represent their seamen before the bi-partite machinery of NMB. Accordingly FSUI submitted their Charter of demands dated 6-2-86 for the period 1-4-86 to 31-3-88 to Chairman (shipowner side) of NMB with copy to INSA and the other concerned parties like the Chairman Owner Agent's Committee (Crew) Bombay and the Chairman Calcutta Liners Conference (Crews) Calcutta, the two shipowners' constituent members under para 2 Part VII of NMB's constitution then in force (Ex A-6). NUSI Bombay also submitted its Charter of Demands on 2-1-86 as would appear from agenda no 3 of Ex A-30, minutes of NMB's meeting held on 31-10-86. FSUI was kept out of the negotiation and in the meantime attempt was made to amend the constitution of NMB. The NMB constitution required amendment by unanimous vote and it is evident from Ex A-11(1) letter of three shipowners from Calcutta that they dissociate from the amendment and warned that if the majority union of Calcutta is ignored it will lead to industrial unrest. This warning was made on 19-3-86 and even SCI the biggest employer from Calcutta wrote to FSUI that they have strongly taken up the matter with INSA to involve FSUI in NMB. (Ex A-13). The High Court also directed vide its order dated 26-10-86 (paper No. 1 of Ex A-29) that the purported amendment of NMB's existing constitution as well as the purported agreement between INSA and NUSI will not affect FSUI or its right to negotiate their Charter of Demands. Under the old constitution 6 representatives of Bombay Seafarers side were to be nominated by NUSI Bombay and 6 by National Union of Seamen of India Calcutta, which was a different body than National Union of Seafarers of India, Bombay. This was not done when the meetings to consider the C.O.D. of NUSI dated 2-1-86 were considered but it appears that on 31st Oct. '86 in the 31st meeting the C.O.D. were discussed and adopted. (See item 3 on page 3 of Ex-A 30, the minutes of the said meet-

ing.) The contention of FSUI that things were done in clandestine manner finds some support when the said document of 31st October '86 finds a mention of a memorandum of understanding dated 19th Nov. '86, a date yet to arrive. In view of the fact that NMB's constitution has not been amended unanimously, the negotiations of 1986 and 1988 do not affect the pending reference. Apart from this FSUI has accepted the Wages as per 1986 agreement under protest and with respect to 1988 agreement FSUI has accepted the terms without prejudice to their COD under reference to this Tribunal. (See D-15 filed by INSA). Thus the present reference is not affected by either of the agreement arrived under aegis of NMB.

It is not for me to suggest as to what should be the constitution of NMB so far Calcutta based seamen registered with a union which has been recognised by Govt. of India but it looks strange that a rival union operating from Bombay should be given the right to nominate representatives from Calcutta. And what would happen to the NMB constitution if subsequently NUSI is derecognised as majority union or for some reasons is wound up.

Issue No. 2

The question that falls for determination is whether FSUI has justified the various demands. In formulating the wage structure and conditions of service the Tribunal has to reconcile the following conflicting interests, viz,

- (a) the just claims of the employees for a fair and higher wage and service conditions,
- (b) the financial capacity of the employer,
- (c) the legitimate desire of the employer to make reasonable profit, and
- (d) the rise in price structure which may result from the fixation of the Wage and the reasonableness of the additional burden on the consumer.

The above principles are somewhat inbuilt in the reference. I will discuss the first question in the last. Coming to point (b) and (c) I find that it is not disputed that the shipping industry was facing recession during the period covered by this reference. The plea of FSUI that the Govt. gave financial assistance and moratorium does not help ; rather it cuts the other way. Increased wages have to come out of profits and not from Govt. subsidy or financial accommodation for payment of its loans or Indian and foreign financial institution or the banks otherwise the ships will be sold and source of income to seamen will be dried up.

The FSUI has filed several documents to show wage structure in different countries. This cannot govern our wage structure and then when other countries differ in themselves, which to follow and why.

The admitted position that during the relevant period the Govt. of India had come to the rescue of the shipping industry by way of loans, moratorium etc. because of recession cuts at the root that shipping companies had good financial capacity to pay higher wages. Govt. loans or moratorium are paid to

save the companies and thereby to avoid unemployment and certainly they cannot be used to pay higher wages. In the circumstances the shipping companies did not have financial capacity during the relevant period to pay extra wages as per COD of FSUI much less to make reasonable profits.

Point (d) is not very material as freight earnings and its influence on consumer depends on international factors and not on increase or decrease of wages. If at all it will have a very insignificant role to play.

Point (a) is very material to decide the basic issue before me. Both INSA and FSUI have filed comparative chart (Marked D-18 and A-48 respectively). These are almost similar and show the percentage extent of demands of FSUI under various heads, the percentage/extent allowed or disallowed in 1986 and 1988 agreements entered by NUSI under aegis of NMB.

FSUI has not led any evidence to establish justification for each heads of their demands. In fact most of the demands for 1986-88 period are higher than what has been accepted by FSUI for the period 1988-90 when prices are supposed to be higher than what they were in 1986. This by itself demolishes the claims of FSUI for high increases. Further statement of FSUI's General Secretary Shri Banerjee demolishes the case of FSUI for higher wages when he accepted that prices in Bombay are slightly higher than in Calcutta. However in support of FSUI claims he stated that period and frequency of employment of seamen in Bombay is more and hence to equalise average earnings Calcutta seamen should get more. This cannot be a ground to pay higher wages because calling of more ships on a port depends on extraneous factors like port facilities, safety of ports, extent of cargo, depth of sea on berthing place, loading and discharge facilities, efficiency of dock labour etc. Moreover, if there are more registered labour/seamen the average income will be less if less ships call. Thus, the demands of FSUI as made cannot be justified on the pleas or grounds urged by FSUI. Giving of higher wages, which also differs from country to country, cannot guide the determination of wages in India.

In the absence of FSUI justifying their demand under COD, the next question is as to what should be the wages of FSUI seamen for the period in question. We have before us a negotiated settlement between INSA and NUSI for the period in question which is binding on INSA since it was done under the aegis of NMB, the joint consultative machinery. The same has been accepted by seamen under protest so as not to prejudice their claim for higher wages. The protest part having lost its justification, it will only be fair to award the same rates of wages

and conditions of service as agreed to and settled therein. This will also bring uniformity in a way to the rates of wages and conditions of service.

Issue No. 3.

The findings under point No. 2 will determine the relief to which FSUI seamen will be entitled except the question as to from which date the relief should be applicable, INSA's objection is that if award is made applicable from 1-4-86 as claimed by FSUI under item 39 of COD then it will open floodgate of claims and lead to industrial unrest. I do not agree. The majority of seamen who according to INSA are 80 per cent under NUSI are bound by the agreement signed and implemented without protest and they cannot reopen settled dues.

Supreme Court has held that the Tribunal can make the applicability of award retrospective. Even 1986 agreement between NUSI and INSA is retrospective by one month and in another agreement with petty officer singed on 17-11-88 has been effected from 1-4-88 (A-47). In FSUI's case I find that the demands were first placed before NMB on 6-2-86 i.e. prior to expiry of 1984 agreement, which was in force till 31-3-86. If delay in NMB has been due to various factors not attributable to FSUI it would be only fair to allow FSUI demands as found admissible from 1-4-86 in respect of those items for which the date of applicability in NMB's 1986 agreement between INSA and NUSI is from 1-10-86. Those which have been dropped, disallowed or not considered will have the same fate with respect to FSUI's claims on those items of demand.

AWARD

The Charter of Demands of FSUI referred to this Tribunal by the Central Govt. under Sec 150(1) Merchant Shipping Act, 1958 are allowed to the extent they are settled in the agreement dated 31-10-86 between INSA and NUSI under the aegis of NMB (India) except that the date of applicability of items 1, 2, 4 and 29 shall be 1-4-86 instead of 1-10-86. Rest of the claims or conditions of service will be exactly the same as allowed or disallowed in that agreement and the period of agreement will be read as 24 months. Reference answered accordingly.

Lucknow 15-11-1989.

Sd/-

ONE MAN TRIBUNAL
[File No. C-18018|3|89-MT]
S. N. KAKAR, Lt. Secy.